

Número 54 - Noviembre de 2012

LA REVISTA DE LOS PROFESIONALES DE LA AERONÁUTICA Y EL ESPACIO • www.actualidadaeroespacial.com

El Cielo Único Europeo no puede esperar

Bruselas reconoce que 10 años después, aún no hay resultados

PÁG. 6

El bloqueo alemán impidió la fusión EADS-BAE Systems

PÁG. 9

Aena se privatizará como operador global en 2013

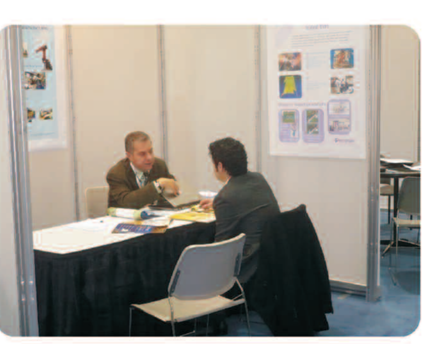
PÁG. 10

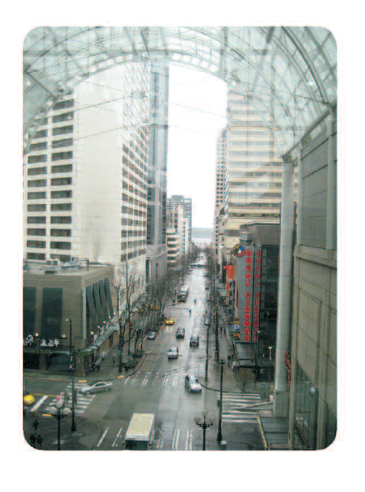




Participación española en el Aerospace&Defense Supplier Summit celebrado en Seattle (USA)

Bajo el patrocinio de Boeing se han celebrado en la ciudad de Seattle las reuniones empresariales A&D Supplier Summit 2012.
Al igual que el resto de las empresas españolas participantes, Tecnatom ha tenido ocasión de mantener interesantes contactos con empresas aeronáuticas de numerosos países, entre los que destacaba la participación de estadounidenses, canadienses y mexicanos entre otros como China, Turquía, Francia, Polonia, Costa Rica, etc.
Durante las reuniones se ha actualizado información sobre los equipos de inspección ya suministrados en ese Continente, como los que están en operación en la empresa Spirit Aero Systems, para inspección de spars o paneles de fuselaje, o en la propia Boeing en Carolina del Sur, para la inspección de secciones completas del fuselaje del B787. Asimismo se han tenido nuevos contactos que abren interesantes expectativas a nuestra actividad en el sector aeroespacial.
La presencia de Tecnatom en este evento se enmarca en la estrategia de creciente internacionalización de nuestra compañía ya muy consolidada en el sector aeroespacial.







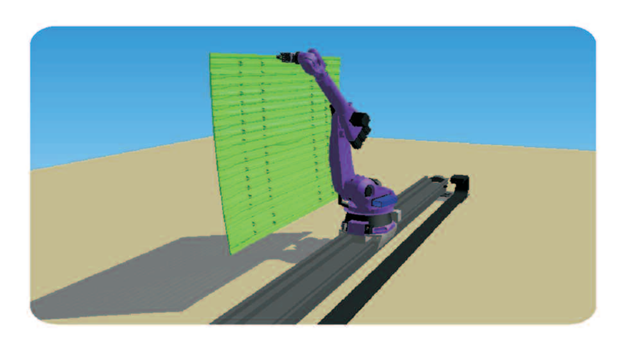
Aerocomposit apuesta por los sistemas de inspección basados en robots industriales

Aerocomposit (División de material compuesto del consorcio aeronáutico ruso UAC) ha decidido contar, para su factoría de Ulianovsk, con sistemas de inspección por ultrasonidos basados en robots industriales, incorporando la tecnología de ensayos (Phased Array), electrónica y software mas avanzados y experimentados.

Estos sistemas de inspección, en los que Tecnatom ha realizado un gran esfuerzo de desarrollo para asegurar la plena integración del control, y la adaptación de los robots a las específicas necesidades del proceso automático de inspección por ultrasonidos, han merecido también la confianza de otros importantes fabricantes como Bombardier (Irlanda del Norte), Embraer (Portugal), Comac (China) y Alestis (Brasil).

Con este contrato crece el reto que supone para Tecnatom dar soporte a sus clientes en todo el mundo al incorporar Rusia a la lista de países aeronáuticos en los que debe estar presente (USA, Corea, Francia y los ya mencionados).





Avda. Montes de Oca, 1. 28703 - San Sebastián de los Reyes. Madrid (España)
Tel.: (+34) 91 659 86 00 Fax: 91 659 86 77. www.tecnatom.es

Editorial

Barrer para casa

LA Academia Sueca acaba de reconocer con el Nobel de la Paz el papel estabilizador desempeñado por la Unión Europea, que «ha contribuido a transformar la mayor parte de Europa de un continente de guerra en un continente de paz”.

La UE nació en 1945 con el deseo de acabar con los frecuentes y cruentos conflictos entre vecinos que habían culminado en la Segunda Guerra Mundial. En los años 50, la Comunidad Europea del Carbón y del Acero (CECA) fue el primer paso de una unión económica y política de los países europeos para lograr una paz duradera. Se iba, pues, hacia unos EE UU de Europa, empezando por la unidad económica.

Así se fue avanzando durante la segunda mitad del pasado siglo al tiempo que se iban integrando sus Estados miembros y desaparecían las fronteras económicas y políticas entre ellos. Con el comienzo de la presente centuria se introdujo el euro con la pretensión de ser moneda única. Pero casi 11 años después, no sólo no se ha conseguido, sino que ya vemos y sufrimos los quebraderos de cabeza en la zona donde está implantado y las dificultades para hacer funcionar un banco central con todas las consecuencias. ¿Qué decir de otros aspectos como el idioma único, una Administración común, un Europarlamento eficaz, o el sistema de navegación Galileo? Del aún inexistente Cielo Único, la propia Comisión Europea reconoce que 10 años después no se ha conseguido nada.

Del aún inexistente Cielo Único, la propia Comisión Europea reconoce que 10 años después no se ha conseguido nada

Pero es que ni siquiera en su primer objetivo fundacional, en la producción industrial -a imagen de aquella CECA-, las cosas van mejor. O al menos, así ha quedado patente recientemente en el frustrado intento de fusión de las empresas del sector aeronáutico EADS y BAE Systems, llamadas a convertirse en el líder mundial de sectores estratégicos como el aeroespacial, de seguridad y de defensa. Y más tarde, la suspensión por parte de Berlín de un crédito de 600 millones a Airbus para el programa A350 XWB. Y todo como reacción a que una parte de su ensamblaje o a que las principales factorías de las empresas fusionadas quedarían fuera de una nación determinada.

Europa está dando abundantes ejemplos de la primacía del interés inmediato, de ver con las gafas de cerca y conducir con las luces cortas. En plena era de la globalización, de la conquista del espacio, de la exploración conjunta y común de Marte y otros planetas, el principio disgregador de los nacionalismos, el egoísmo insolidario y particularista y la ambición por ser cabeza de ratón antes que cola de león, parecen antiguallas ya superadas, muy lejos de la amplitud de miras con que los llamados padres fundadores soñaron una Europa no sólo pacífica, sino unida y próspera.

Casi setenta años después, Europa puede ser reconocida internacionalmente por su ausencia de guerras y confrontaciones fratricidas, pero aún precisa en gran medida de unidad ésta a la que llamamos Unión Europea y muchos de sus políticos siguen todavía pendientes del interés cortoplacista, aldeano y miope de barrer para dentro. “Pro domo sua”, clamó Cicerón a su regreso del destierro en su arenga contra el patricio Publio Clodio Pulcro, que había confiscado sus bienes y algunas de las propiedades de la Palatine en provecho propio. En español tenemos una expresión más castiza para calificar ese egoísmo particularista y doméstico: “barrer para casa”.

Edita: Financial Comunicación, S.L. C/ Ulises, 2 4ºD3 - 28043 Madrid. **Directora**: M. Soledad Díaz-Plaza. **Redacción**: María Gil. **Colaboradores**: Francisco J. Gil, María Jesús Gómez, Merce Balart y Natalia Regatero. **Publicidad**: Serafín Cañas. Avda de Bélgica, 87 - 28916 Leganés (Madrid). ✆ 91 687 46 37 y 630 07 85 41. e-mail: publicidad@actualidadaeroespacial.com **Redacción y Administración**: C/ Ulises, 2 4ºD3 28043 Madrid. ✆ 91 388 42 00. Fax.- 91 300 06 10.
e-mail: revaero@financialcomunicacion.com y redaccion@actualidadaeroespacial.com
Depósito legal: M-5279-2008. **Edición on-line:** www.actualidadaeroespacial.com

CON NOMBRE PROPIO

Intercambio de direcciones en Astrium

Astrium, con el fin de acelerar su programa de transformación AGILE, destinado a mejorar la competitividad, ha “intercambiando” la responsabilidad de dos de sus tres directores de división con objeto de mejorar la eficacia técnica y comercial de la empresa en el mercado de los satélites y los servicios relacionados con éstos.

Evert Dudok se convierte en CEO de Astrium Services, mientras que Eric Béranger pasa a ser CEO de Astrium Satellites. Mediante este intercambio de responsabilidades se podrá implantar una cooperación aun más estrecha entre estas dos actividades, según la empresa.

“Poder producir al mismo tiempo satélites y servicios es una ventaja excepcional en el mercado espacial mundial”, explicó François Auque, CEO de Astrium. “Eric Béranger y Evert Dudok aportarán cada uno de ellos una perspectiva nueva y formada sobre la organización y prácticas de su nueva actividad y harán así posible reforzar las sinergias entre estos dos sectores con objeto de desarrollar ofertas innovadoras para nuestros clientes”.

Nacido en 1959 en los Países Bajos, Evert Dudok comenzó su carrera profesional en DASA, en Alemania, tras haber obtenido la diplomatura de ingeniería electrónica en la Universidad Técnica de Eindhoven en 1984. Después de trabajar en el campo de las antenas, telecomunicaciones y navegación, fue nombrado responsable de Astrium Space Transportation en 2005 y posteriormente se convirtió en CEO de Astrium Satellites en 2007. Evert Dudok seguirá siendo el representante de Astrium en Alemania, donde es igualmente vicepresidente de la confederación empresarial alemana de la industria aeroespacial (BDLI). Además se hará cargo de la coordinación industrial con Cassidian.

Eric Béranger fundó Astrium Services en 2003. Diplomado de la École Polytechnique, nació en 1963 y ha sabido impulsar en la más reciente de las divisiones de Astrium un crecimiento de cerca del 50% antes de la compra de Vizada en 2011. Anteriormente, Eric Béranger, que también posee la diplomatura de la École Nationale Supérieure des Télécommunications, trabajó en France Télécom y Société Générale antes de incorporarse a Matra Marconi Espace (hoy Astrium Satellites). Es asimismo Presidente de la ESOA (Asociación Europea de Operadores de Satélites) desde 2011.



Evert Dudok.



Eric Béranger.

De vuelta a Isdefe

El hasta ahora responsable de Medio Ambiente, Integración Territorial y Calidad en Aena Aeropuertos, el ingeniero aeronáutico José Manuel Hesse Martín, es desde la pasada semana nuevo director de Operaciones de Isdefe.

Después de 17 años en Aena, Hesse vuelve a Isdefe bajo la dependencia directa de su consejero delegado, el también ingeniero aeronáutico y antiguo directivo de Aena Francisco Quereda.



José Manuel Hesse Martín.

En Isdefe, donde trabajó más de diez años, Hesse fue coordinador del Área de Navegación Aérea y Aeroportuaria y director de la Dirección de Transportes. De 1998 a 2001 fue director del aeropuerto de Madrid-Barajas. Posteriormente, desde el 2001 al 2006, dirigió el Plan Barajas hasta la completa puesta en funcionamiento de la T4 en el aeropuerto madrileño.

Ha sido director de Planificación de Infraestructuras del 2006 al 2009 y desde el pasado mes de marzo era el responsable del área de Medio Ambiente, Integración Territorial y Calidad dependiendo de la directora de Planificación y Desarrollo, Amparo Brea.

Durante 20 años ha estado vinculado a la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Aeronáuticos (ETSI-A) como Profesor Asociado del Departamento de Infraestructuras, Sistemas Aeroespaciales y Aeropuertos.

Continuidad en la ETSI Aeronáuticos

El catedrático Miguel Ángel Gómez Tierno ha sido reelegido director de la ETSI Aeronáuticos, con un 73,50% de los votos ponderados válidamente emitidos en la jornada electoral celebrada el pasado día 9. Su candidatura fue la única aspirante a estas votaciones y, por tanto, para ser elegido sólo se precisaba una vuelta y lograr el apoyo proporcional de más de la mitad de los votos válidamente emitidos, una vez hechas y aplicadas las ponderaciones.

La jornada electoral estuvo marcada por la esca-

Con nombre propio

sa participación. De un censo total de 1.979 personas, tan sólo votaron 215, es decir, menos de un 11% de los llamados a las urnas. En función del grupo al que pertenecen los votantes, la mayor participación provino del personal de administración y servicios, con un 62,96% de participación; seguidos de los profesores doctores con vinculación permanente a la UPM, con un 56,84%; y después, el resto del profesorado y personal investigador , con un 13,27% y los estudiantes, con tan sólo un 4,69%. En la anterior convocatoria de elecciones a director de la ETSI Aeronáuticos, en 2008, los datos de participación fueron similares, si bien, el apoyo registrado por el catedrático Gómez Tierno ha aumentado en 2012, pasando del 69,51% al 73,50% de los votos válidamente emitidos y ponderados.

Durante la presentación de su candidatura, Gómez Tierno apeló a las tres virtudes que marcarán su nueva etapa directiva: “Serenidad, para aceptar lo que no puedo cambiar; valor, para cambiar lo que sí se puede; y sabiduría para poder diferenciarlo”, parafraseando al teólogo Reinhold Niebuhr.

Aunque la duración de este mandato debería ser de cuatro años, serán las circunstancias impuestas por el Espacio Europeo de Educación Superior y la extinción de las titulaciones anteriores a Bolonia, en las que está inmersa la Escuela, las que delimiten definitivamente su duración. La fusión de la ETSI Aeronáuticos y la EUIT Aeronáutica en la Escuela de Ingeniería Aeronáutica y del Espacio; la defensa de los intereses de la Escuela en el ámbito de la Universidad Politécnica, apostando por la diversidad, y la convicción de las buenas expectativas con respecto al futuro que presentan las titulaciones de las que es responsable este centro, serán las claves de esta segunda etapa directiva de Gómez Tierno.



Miguel Ángel Gómez Tierno.



Eva Cesteros.



Felix Baumgartner.

Nueva dirección del Centro de Negocio de Altran España

Altran España nombró a Eva Cesteros nueva directora del Centro de Negocio de Operaciones Industriales para la Zona Sur y Zona Centro de la División de Aeronáutica, Espacio y Defensa de Altran España.

Cesteros asume este puesto con el objetivo de abrir y desarrollar nuevos negocios dentro de Operaciones Industriales en Andalucía y Madrid, y posicionar a Altran como partner estratégico de esta área de negocio dentro del sector aeroespacial. Asimismo, la nueva directora se plantea entre sus principales retos, generar empleo tecnológico de forma sostenible en ambas comunidades, destacando Andalucía, así como trasladar a los mercados aeronáutico y espacial el actual know-how y la sólida oferta de servicios que tiene la compañía dentro de otras ramas industriales, tanto en España como en el ámbito internacional.

Cesteros, de 41 años, es Ingeniero Industrial Mecánico por la Escuela Superior de Ingeniería (ETSII) de Valladolid. La nueva directiva formó parte de Altran entre 1998 y 2004 como responsable técnica de diversos proyectos de las áreas de Automoción y Aeronáutica. Desde 2004 hasta su actual reincorporación a Altran como directora, Eva Cesteros ha ocupado diversos puestos de desarrollo y dirección en compañías de sectores industriales, muy vinculados a la Aeronáutica y Espacio. Dentro de su trayectoria profesional, cabe destacar su cargo como Gerente por Reductia Aeroespace así como su puesto de Program Manager para Aries Complex (actual Aciturri Aeronáutica).

Un salto de más de 39.000 metros

El ex militar y paracaidista austriaco Felix Baumgartner logró por fin convertirse en el primer hombre en saltar desde más de 39.000 metros de altura después de más de dos horas y media de ascenso en un globo de helio y romper la barrera del sonido tras efectuar un salto desde la estratosfera sobre el estado de Nuevo México.

Baumgartner logró controlar el descenso y evitar caer en barrena, lo que le podría haber llevado a perder la consciencia y sufrir una hemorragia cerebral en caso de girar de forma descontrolada. La caída libre duró cuatro minutos y tardó casi 16 minutos en tocar suelo en un aterrizaje perfecto en paracaídas tras lanzarse al vacío dentro de su traje presurizado, que le protegió de la baja presión y las bajas temperaturas.

Además de lograr el record de salto desde mayor altura, el paracaidista superó en su caída la barrera del sonido con una velocidad punta de 1.173 km/hora.



El Cielo Único Europeo no puede esperar

LA red de vuelos comerciales europea es un continuo zig-zag para evitar zonas militares pasando del control aéreo de un país al de otro. Se quiere avanzar en la inciativa del Cielo Único Europeo, un programa ideado hace 12 años para eliminar las ineficiencias de las rutas y el tráfico aéreo que cuestan unos 5.000 millones de euros al año, muchos de los cuales los paga el pasajero.



El problema, como ha advertido recientemente el comisario europeo de Transportes, Siim Kallas, es que la lenta aplicación hace que la iniciativa no sea efectiva. Ha amenazadlo con adoptar acciones legales contra algunos Estados que no avanzan.

“Puede que los Estados sean reticentes, pero yo estoy totalmente de acuerdo con el comisario. Todos salimos ganando, porque no importa lo que se aporte, el beneficio será 10 veces mayor”, dice la eurodiputada británica Jaqueline Foster, del Grupo Conservador y Reformista, ponente de una resolución aprobada por el pleno del Parlamento Europeo por el que se exige a la Comisión Europea la urgente aplicación del Cielo Único.

El Cielo Único Europeo crea 9 zonas aéreas para los 27 Estados. Dicen que son completamente funcionales a todas las alturas del vuelo, lo que reduce el tiempo de un vuelo de 800 kilómetros en 15 minutos. Si sumamos todos los aviones de un cielo tan utilizado como el europeo, la el total supone un ahorro muy significativo.

“Necesitamos este espacio europeo y se puede hacer en muy poco tiempo. Eso supone menos tiempo de viaje y, a fin de cuentas, precios más bajos. Y será mejor para el medio ambiente”, dice el eurodiputado rumano Marian-Jean Marinescu, vicepresidente del PP Europeo.

Efectivamente, cuanto más largo es un viaje, más emisiones de CO2 se emiten. “Si vemos lo que estamos haciendo para reducir las emisiones de CO2 y los miles de millones invertidos para reducir sólo un 1 ó un 2%, ésta es la manera más barata de salvar el medio ambiente”, apunta el eurodiputado alemán Michael Cramer, del Grupo de los Verdes/Alianza Libre Europea.

Para muchos, el sueño de un Cielo Únkico se escapa de las manos. Las amenazas del comisario y la votación en el pleno del Parlamento Europeo podrían darle el empujón que necesita.

Bruselas: 10 años y todavía sin resultados

EL proyecto emblemático de creación de un espacio aéreo europeo único que triplicaría la capacidad y reduciría a la mitad los costes del tráfico aéreo, no está dando resultados, según reconocía la Comisión Europea el mes pasado, en el décimo aniversario del proyecto.

El vicepresidente Siim Kallas, comisario de Transportes, ha anunciado su intención de presentar nuevas propuestas legislativas en la primavera de 2013 para acelerar su implantación, así como de tomar todas las medidas de aplicación posibles, incluida la incoación de expedientes de infracción.

Las ineficiencias derivadas de un espacio aéreo fragmentado ocasionan unos costes suplementarios de casi 5.000 millones de euros al año. Añade 42 kilómetros a la distancia de un vuelo medio, con lo que se obliga a las aeronaves a consumir más combustible, generar más emisiones, pagar derechos de uso más altos y provocar mayores retrasos. Los Estados Unidos controlan el mismo espacio aéreo, con más tráfico, con unos costes de casi la mitad.

En su intervención en la conferencia de alto nivel «Cielo Único Europeo: Es el momento de actuar», celebrada el pasado 11 de octubre en Limasol (Chipre), el vicepresidente Kallas ha declarado: "Siempre he dicho que el cielo único europeo es mi principal prioridad en materia de transporte aéreo. Es demasiado importante como para que podamos fallar. Nos hemos quedado muy atrás respecto a nuestras ambiciones originales. Transcurridos más de diez años, los problemas principales siguen siendo los mismos, demasiada poca capacidad, con la posibilidad de una incidencia negativa en la seguridad, a un precio demasiado alto. Hay algunas señales de cambio, pero los avances son, en general, demasiado lentos y limitados. Necesitamos pensar en otras soluciones y aplicarlas con rapidez. Hay demasiada fragmentación nacional. Las mejoras prometidas no se han concretado".

Éste es un año crítico para el cielo único europeo, con cuatro objetivos clave, incluidos 9 bloques funcionales de espacio aéreo (FAB) que deberían ser operativos para el próximo mes de diciembre. El vicepresidente ha advertido de que, a la luz de los avances registrados hasta la fecha, Europa aún dista de crear un espacio aéreo único. Ha declarado, por ejemplo, que, si bien hay que fijar los FAB, «ahora tenemos que hacer que añadan el valor apropiado. En la actualidad, está claro que no contribuirán gran cosa a un espacio aéreo integrado y sin fragmentar». Ha anunciado que, a fin de garantizar el progreso necesario, la Comisión recurrirá a sus competencias de ejecución al máximo, incluida la incoación de expedientes de infracción en caso necesario.

El vicepresidente Siim Kallas, comisario de Transportes.



Además, en la primavera de 2013, la Comisión presentará propuestas para consolidar el actual marco jurídico del cielo único europeo al efecto de agilizar las reformas en curso. Las propuestas incluirán medidas para reforzar los siguientes elementos:

- El sistema de evaluación del rendimiento. Alcanzar unos objetivos de rendimiento para aumentar la capacidad del espacio aéreo europeo y reducir los costes constituye el elemento central del cielo único europeo y es crucial para su éxito pleno.

En julio de 2012, la Comisión aprobó planes nacionales para reducir los costes y aumentar la capacidad para el período 2012-2014. La Comisión tiene previsto aumentar considerablemente el grado de ambición de los objetivos de rendimiento para 2015-2019. Además, las propuestas sobre el cielo único

Pasa a la página siguiente

Viene de la página anterior

europeo en 2013 también velarán por que la Comisión tenga todas las competencias necesarias para exigir a los Estados miembros y los bloques funcionales de espacio aéreo que cumplan los objetivos acordados y reforzarán la independencia del Organismo de Evaluación del Rendimiento.

- Se están creando o se van a crear nueve bloques funcionales de espacio aéreo (FAB). La Comisión presentará propuestas para garantizar que esos bloques de gestión del espacio aéreo regional se traduzcan en auténticas mejoras operativas. Se tendrán que formular planes estratégicos y operacionales para cada bloque funcional de espacio aéreo. No basta que existan en teoría: los FAB deben arrojar resultados operativos reales rápidamente.

- Administrador de red para Europa. La Comisión reforzará las competencias del administrador de la red, sobre todo para que pueda asumir funciones paneuropeas más centralizadas, por ejemplo, en lo relativo al diseño del espacio aéreo, incluida la planificación de rutas, lo que contribuirá a maximizar la eficiencia de la red.

Reforma más profunda de la prestación de servicios de navegación aérea. La Comisión propondrá una mayor atención a las tareas fundamentales, al tiempo que los proveedores de servicios podrán someter a concurso los servicios auxiliares. También se propondrá reforzar su separación de sus reguladores nacionales.

Todo ello depende el éxito de la fase de despliegue del programa SESAR, el elemento tecnológico del cielo único. La Comisión presentará próximamente sus propuestas sobre la gobernanza y los programas de financiación al Consejo y al Parlamento.

El cielo único europeo es una iniciativa emblemática europea para reformar la arquitectura del control del tráfico aéreo europeo y responder a futuras necesidades de capacidad y seguridad. Basándose en iniciativas de finales de los años noventa, el paquete del cielo



único europeo I (SES I) se adoptó en 2004 y el II (CUE II) se adoptó en 2009.

Gracias a la plena realización del cielo único europeo:

- La seguridad será diez veces mejor.
- Se triplicará la capacidad del espacio aéreo.
- Los costes de la gestión del tráfico aéreo se reducirán un 50 %.
- La incidencia en el medio ambiente disminuirá un 10 %.

A continuación la Comisión presentará nuevas propuestas sobre el cielo único europeo en la primavera de 2013. Las propuestas legislativas deben aprobarlas los Estados miembros y el Parlamento para que puedan convertirse en ley.

El Parlamento Europeo exige fusionar con urgencia los espacios aéreos

Los Estados miembros de la UE deben fusionar lo antes posible sus espacios aéreos nacionales para agilizar el tráfico, mejorar la seguridad, garantizar vuelos más cortos, baratos y puntuales, promover el empleo y reducir las emisiones de CO2, según un informe aprobado el mes pasado por el Parlamento Europeo.

Los eurodiputados piden a la Comisión que presione a los países de la UE, mediante sanciones si es necesario, para que cumplan con urgencia su compromiso de aplicar el cielo único.

La Comisión estima que el desarrollo de la tecnología necesaria para el despliegue del Cielo Único Europeo puede suponer la creación de 328.000 puestos de trabajo y el ahorro neto de aproximadamente 50 millones de toneladas de emisiones de CO2. Además, la introducción del cielo único traerá claros beneficios a los pasajeros.

En primer lugar, acortará los tiempos de vuelo en aproximadamente el 10%, reducirá un 50% las cancelaciones y los retrasos y contribuirá a disminuir las tarifas aéreas.

El próximo 4 de diciembre vence el plazo para concluir la creación de bloques de espacio aéreo pero, según señalan los últimos informes, la situación actual no permite el cumplimiento de este objetivo, puesto que solo hay dos bloques listos en la península escandinava y sobre Irlanda y Reino Unido. Con el fin de agilizar el proceso, los diputados piden a la Comisión que, en caso necesario, emprenda acciones judiciales, incluyendo sanciones, contra los Estados miembros que no cumplan sus obligaciones en relación al Cielo Único Europeo.

El bloqueo alemán impidió la fusión EADS-BAE Systems

El bloqueo de Alemania impidió la fusión entre EADS y BAE Systems. Ambas compañías anunciaron oficialmente la conclusión de las negociaciones sin éxito. No quisieron pedir una ampliación del plazo otorgado por el regulador británico.

Hasta el último momento reinaba el optimismo entre las partes negociadoras confiando en llegar a un acuerdo para superar las reticencias del Gobierno de Angela Merkel a la integración, ya que Berlín exigía que la compañía resultante tuviese mayor presencia en su país. No obstante y ante la conclusión del plazo dado por las autoridades bursátiles del Reino Unido, fue imposible vencer la resistencia alemana.

"Las negociaciones entre los gobiernos implicados (Francia, Alemania y Gran Bretaña) no han llegado a un punto en que ambas compañías pudieran llegar a dar a conocer plenamente las ventajas y el informe detallado de la fusión", dijo el comunicado conjunto.

"A pesar del acuerdo de compromiso constructivo con los gobiernos afectados a lo largo de las últimas semanas, se hizo evidente que los intereses de los accionistas públicos no podían conciliarse entre sí o con los objetivos fijados por EADS y BAE Systems para la fusión ", concretó la nota.

"BAE y EADS han decidido, por tanto, en interés de las empresas y de su accionistas poner fin a las negociaciones con objeto de centrarse en sus respectivas estrategias para el futuro", concluía el comunicado.

"Evidentemente, estamos decepcionados por no haber podido llegar a un acuerdo aceptable con los accionistas gubernamentales", comentó en otro comunicado el director general de BAE Systems, Ian King. "Creemos que la fusión significaba una oportunidad única para BAE Systems y para EADS de combinar dos empresas complementarias de nivel mundial para crear un grupo líder internacional en los sectores aeronáutico, de defensa y seguridad", añadió King.

BAE y EADS han decidido en interés de las empresas y de su accionistas poner fin a las negociaciones con objeto de centrarse en sus respectivas estrategias para el futuro

Por su parte, el CEO de EADS, Tom Enders, señaló: "ciertamente es lamentable que no hayamos obtenido éxito, pero estoy satisfecho de haberlo intentado. Estoy seguro de que se presentarán otras oportunidades comunes para nuestras empresas en el futuro".

Merkel dijo no.- Horas antes de que expirase el plazo del regulador británico para decidir la fusión o no de EADS y BAE Systems y tras intensas negociaciones entre los gobiernos de Francia, Alemania y Reino Unido, la canciller alemana Angela Merkel llamó al presidente francés, François Hollande, y le dijo que no.

Para Alemania, esta fusión tenía más desventajas que beneficios y, en consecuencia, no podían apoyar el proyecto que habría de convertir a la nueva sociedad resultante en el líder mundial de la industria aeronáutica, de defensa y seguridad.

La negativa de Merkel sorprendió a muchos de los implicados en las negociaciones. El director de Estrategia de EADS, Marwan Lahoud, reconoció en una entrevista que había subestimado completamente la oposición alemana.

Frente a la posición del Estado francés que controla el 15% de EADS o del español que tiene un 5,5%, el Estado alemán no tiene una participación directa en el control europeo, pero sí lo tiene la firma automovilística germana Daimler, que cuenta con un 15% en trance de pasar a un banco público alemán. A finales del pasado mes de octubre, el Parlamento alemán liberó 1.600 millones de euros para comprar la mitad del paquete accionarial de Daimler en EADS.

Como destacaba The Wall Street Journal, citando fuentes próximas a las negociaciones, Alemania temía ser marginada por Francia y Gran Bretaña que cuentan con industrias aeroespaciales y de defensa de mayor envergadura. Los tres países querían proteger sus empleos e industrias.

Era evidente que las presiones políticas de los principales Estados afectados pesaba demasiado sobre las negociaciones. Así había manifestado días antes el presidente ejecutivo de EADS, Tom Enders, quien expresó su esperanza en que la fusión terminara con la interferencia estatal en EADS. El plan de fusión contemplaba una reducción de las participaciones de los gobiernos.

Según Ana Pastor

Aena se privatizará como operador global el año próximo

LA ministra de Fomento, Ana Pastor, anunció a finales del pasado mes su intención de dar entrada al año que viene al capital privado en Aena Aeropuertos "como operador global" y no en aeropuertos concretos durante su intervención en un desayuno organizado por la Cámara de Comercio de EE.UU en España.

Tal como establece el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI), presentado el mes de septiembre por la ministra ante el Congreso de los Diputados, Aena Aeropuertos, cuyo 100% del capital social pertenece a Aena, puede dar entrada al capital privado en la gestión de los aeropuertos hasta un máximo del 49%.

La ministra afirmó ante los asistentes al desayuno de la Cámara de Comercio norteamericana en España que el Gobierno apuesta por la unión, a través de consorcios mixtos, de empresas públicas y privadas en el campo de las infraestructuras para la internacionalización de su actividad. En su intervención la ministra agregó que desde su departamento se está apoyando este "partenariado" en el campo de las infraestructuras entre lo privado y lo público.

Pastor señaló también que el capital privado entrará directamente en Aena "como operador global", y no en aeropuertos determinados, al considerar que la red de aeropuertos públicos que abarca este operador es la que "presenta valor en sí misma". La ministra agregó que su Ministerio "trabaja intensamente" en el diseño del modelo por el que se articulará la entrada del capital privado en la empresa gestora aeroportuaria.

La participación de la empresa privada y la introducción de criterios empresariales en la gestión aeroportuaria es una intención constante a lo largo del PITVI: "Garantizar la sostenibilidad del sistema aeroportuario español exige la adopción de actuaciones encaminadas a optimizar su eficiencia mediante la entrada de capital privada en el gestor aeroportuario y la adopción de criterios de gestión empresarial".

En su diagnóstico del panorama aeroportuario español, los redactores del plan ponen el énfasis en la infrautilización de las infraestructuras aeroportuarias existentes en España y en la capacidad de generación de empleo de las mismas: "Las empresas cuya actividad se realiza en torno a los aeropuertos generan 140.000 empleos directos y hasta 440.000, si se suman los empleos indirectos e inducidos", señala el Plan.



La ministra de Fomento, Ana Pastor.

Pero el texto reconoce que "las infraestructuras aeroportuarias disponen de una capacidad mayor de la utilizada actualmente, lo cual hace necesarias medidas de optimización de su gestión". Y añade: Existen en España aeropuertos que, pese a contar con muy buenas infraestructuras e instalaciones, tienen tráficos comerciales muy débiles y modelos de gestión poco segmentados o adoptados a otros nichos de mercado potencialmente relevantes. Además, en algunos casos, la función de accesibilidad en el territorio peninsular de los aeropuertos en cuestión queda sensiblemente neutralizada como consecuencia del notable desarrollo de sus redes de transporte terrestre y, en particular, de las líneas ferroviarias de alta velocidad".

En consecuencia, concluye el PITVI, "se revisará el modelo español de gestión estatal aeroportuaria, reforzando los criterios de productividad, eficacia, perfiles de negocio y rentabilidad económica de cada aeropuerto de la red nacional y promoviendo la liberalización y el cambio en la estructura de propiedad de Aena Aeropuertos a través de la entrada de capital privado en dicha sociedad mercantil".

La nave espacial Dragon completó su primer vuelo de carga

LA nave SpaceX Dragon llevó a cabo durante el mes pasado su primera misión comercial de carga en la órbita de la Tierra completando un vuelo de transportes de carga de ida y vuelta de tres semanas a la Estación Espacial Internacional (ISS).

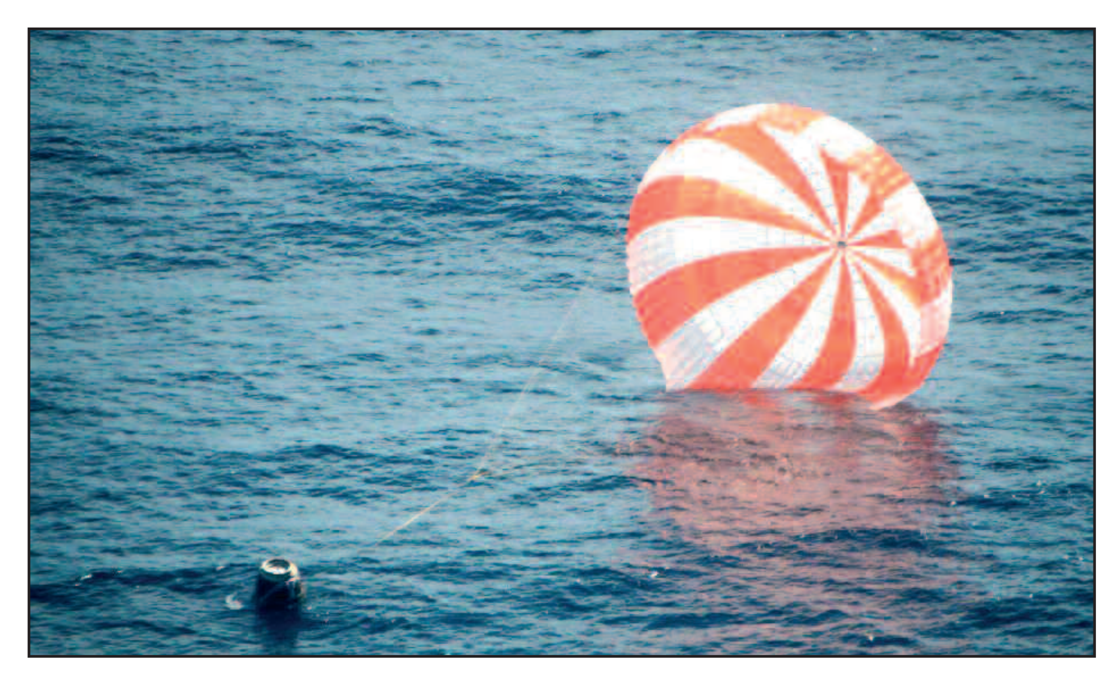
Al término de su misión, la cápsula no tripulada cayó con su carga en el Océano Pacífico a 400 kilómetros al oeste de la Baja California.. La nave fue lanzada el 7 de octubre para el primero de una docena de vuelos hacia la ISS previstos bajo contrato con la Nasa.

La nave llevó alrededor de 408 kilogramos de suministros a la estación y regresó con casi 770 kilogramos de carga, en su mayoría hardware usado y material de investigación científica. La nave reusable fue cargada en un barco y llevada a la costa, informó SpaceX.

La Nasa escogió el lanzador Falcon 9 de SpaceX y la nave Dragon para reabastecer la estación espacial en 2008. La agencia espacial retiró su flota de transbordadores espaciales y centra su atención prioritariamente en la exploración del sistema solar.

Otra compañía, Orbital Sciences, lanzaría su propio vuelo de prueba a la estación espacial en pocos meses bajo contrato con la Nasa. Y SpaceX es una de las tres firmas aeroespaciales que ahora compiten por un contrato por realizar vuelos tripulados hacia la órbita, junto con Sierra Nevada y Boeing.

La misión se completó a pesar del fallo registrado en uno de los nueve motores del cohete Falcon 9 que llevó la cápsula a la órbita. SpaceX dijo que el motor falló 79 segundos después del despegue, pero los motores restantes mantuvieron a la nave en su recorrido hacia la estación espacial en tanto las computadoras de vuelo hicieron los ajustes necesarios.



La nave SpaceX Dragon ameriza en aguas del Pacífico.

No obstante, un prototipo de satélite de comunicaciones que el Falcon 9 llevó como carga secundaria no terminó ubicado en su órbita designada. Pero el constructor del satélite, Orbcomm, dijo que los controladores pudieron probar con éxito los sistemas del dispositivo antes de que se saliera de órbita y planea lanzar dos más de ellos a bordo de cohetes de SpaceX para 2014.

SpaceX dijo que estudia los datos de los vuelos junto con la Nasa para determinar qué ocurrió “y aplicaremos esas lecciones para vuelos futuros”.

Se suspende el HISNORSAT

España y Noruega han acordado suspender el programa de inversión previsto para la puesta en órbita y la explotación del nuevo satélite de comunicaciones HISNORSAT, según informó el Ministerio de Defensa.

Las razones en las que se fundamenta el Ministerio español de Defensa para adoptar tal decisión es la actual situación de crisis económica y la consecuente necesidad de priorizar los proyectos de inversión en materia de Defensa.

A esto se une la previsible reducción de la demanda en este mercado, que impacta negativamente el plan de negocio y la viabilidad económica del proyecto. Los Ministerios de Defensa de ambos países reconocen las ventajas y las sinergias identificadas en la colaboración bilateral en este campo y continuarán colaborando hasta finales del 2014.

España y Noruega firmaron en septiembre de 2010 un memorándum de entendimiento (MOU) para cooperar en la adquisición, lanzamiento y explotación de un nuevo satélite de comunicaciones que sería propiedad del operador español de servicios gubernamentales por satélite para la Defensa, Hisdesat, y las Fuerzas Aéreas Noruegas.